



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 71

7 Απριλίου 1998

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 77 (1)

Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 «σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις των άρθρων 1 παρ. 1 και 3 του Ν. 1338/1983 «εφαρμογή του Κοινοτικού Δικαίου», (Α΄ 34), όπως τροποποιήθηκε με την παρ. 1 του άρθρου 6 του Ν. 1440/1984 «Συμμετοχή της Ελλάδος στο κεφάλαιο της Ευρωπαϊκής Κοινότητος Άνθρακος και Χάλυβος και του Οργανισμού ΕΥΡΑΤΟΜ», (Α΄ 70) και του άρθρου 65 του Ν. 1892/1990 (Α΄ 101).

2. Τις διατάξεις των άρθρων 53 και 84 του Κ.Ο.Κ., που κυρώθηκε με το Ν. 2094/1992 «περί κυρώσεως του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας» (Α΄ 182).

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄ 137) που προστέθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ. 2α του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

4. Τις διατάξεις του Ν. 2006/1992 (Α΄ 11) «Κύρωση Ευρωπαϊκής Συμφωνίας για τις διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων και για τον ειδικό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιείται γι' αυτές τις μεταφορές (ΑΤΡ) που υπογράφηκε στη Γενεύη την 1η Σεπτεμβρίου 1970» (Α΄ 11).

5. Την 830/1997 (Β΄ 839) Κοινή Απόφαση του Πρωθυπουργού και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών «Ανάθεση αρμοδιοτήτων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών».

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του Διατάγματος αυτού δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού Προϋπολογισμού.

7. Την 590/1997 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Δημόσιας Τάξης και του Υφυπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Το παρόν διάταγμα αποσκοπεί στην προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 96/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Ιουλίου 1996 «σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές», που δημοσιεύθηκε στην Ελληνική γλώσσα στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων στο τεύχος με αριθμό L.235 της 17.9.1996 σελ. 59 ως 75.

Άρθρο 2
Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν διάταγμα εφαρμόζεται:

α) στις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών Μ2, Μ3 και Ν2 και Ν3 και των ρυμουλκουμένων τους, κατηγορίας Ο3 και Ο4, όπως ορίζονται στο παράρτημα ΙΙ του Π.Δ. 431/1983 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκουμένων τους, όπως μεταγενέστερα τροποποιήθηκε,

β) στο βάρος και σε ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται πιο πάνω στο στοιχείο α) και καθορίζονται στο παράρτημα Ι, σημείο 2 του παρόντος διατάγματος.

2. Όλα τα βάρη, τα οποία αναφέρει το παράρτημα Ι, αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής.

Άρθρο 3
Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος διατάγματος, νοείται ως:

• «όχημα με κινητήρα», κάθε αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα με κινητήρα,

• «ρυμουλκούμενο», κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα, εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

• «ημιρυμουλκούμενο», κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ρυμουλκουμένου αυτού να στηρίζεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του βάρους του και του βάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

• «συνδυασμός οχημάτων»:

• είτε ένας οδικός συρμός που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο,

• είτε ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ημιρυμουλκούμενο,

• «όχημα με κλιματισμό», κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος, μαζί με τη μόνωση, είναι τουλάχιστον 45 χιλιοστόμετρα,

• «λεωφορείο», κάθε όχημα που διαθέτει περισσότερες από εννέα θέσεις καθημένων, στις οποίες περιλαμβάνεται και η θέση του οδηγού, το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Μπορεί να έχει ένα ή δύο ορόφους και μπορεί επίσης να σύρει ρυμουλκούμενο με αποσκευές,

• «αρθρωτό λεωφορείο», ένα λεωφορείο που αποτελείται από δύο άκαμπτα τμήματα, συνδεόμενα μεταξύ τους με συνάρθρωση. Σε αυτόν τον τύπο οχήματος, τα διαμερίσματα των επιβατών που βρίσκονται στο καθένα από τα δύο άκαμπτα τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους. Η συνάρθρωση επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των άκαμπτων τμημάτων. Η σύνδεση και αποσύνδεση των δύο αυτών τμημάτων μπορούν να γίνονται μόνο σε ένα συνεργείο.

• «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις», οι μέγιστες διαστάσεις για τη χρησιμοποίηση οχήματος που προβλέπει το παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος,

• «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος», το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση εμφόρτου οχήματος για διεθνείς μεταφορές,

• «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα», το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση στις διεθνείς μεταφορές, ενός εμφόρτου άξονα ή ομάδας αξόνων,

• «αδιαχώριστο φορτίο», φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της μεταφοράς επί της οδού, δεν μπορεί να διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα με κινητήρα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα, το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος σε όλα τα ζητήματα,

• «τόνος», το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 0,9 kilonewtons (KN).

Όλες οι επιτρεπόμενες μέγιστες διαστάσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος μετρώνται σύμφωνα με το παράρτημα Ι του Π.Δ. 431/1983 που εκδόθηκε σε συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε, χωρίς θετικό περιθώριο ανοχής.

Άρθρο 4

1. Οι κατά περίπτωση αρμόδιες Ελληνικές Υπηρεσίες δεν αρνούνται ούτε απαγορεύουν τη χρησιμοποίηση σε Ελληνικό έδαφος:

• για διεθνείς μεταφορές, οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικαλούμενες λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις,

• για εθνικές μεταφορές, οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επικαλούμενες λόγους που αφορούν τις διαστάσεις, εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται ανεξάρτητα εάν:

α) τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας όσον αφορά ορισμένα χαρακτηριστικά σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις, που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος,

β) η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο τα οχήματα έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία, έχει επιτρέψει όρια που δεν αναφέρονται στο άρθρο 5 παράγραφος 1, μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος.

2. Το στοιχείο α) του δευτέρου εδαφίου της πιο πάνω παραγράφου 1 δεν επηρεάζει το δικαίωμα των Ελληνικών Αρχών να απαιτούν, λαμβάνοντας υπόψη δεόντως το κοινοτικό δίκαιο, τα οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο Ελληνικό έδαφος να συμμορφώνονται προς τις εθνικές διατάξεις σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος.

3. Τα οχήματα με κλιματισμό που διενεργούν διεθνείς μεταφορές πρέπει να συνοδεύονται από έγγραφο ή πινακίδα πιστοποίησης ATP που προβλέπει η Συμφωνία της 1ης Σεπτεμβρίου 1970 σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων και με τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές αυτές (ATP) (Ν. 2006/1992/Α΄ 11).

Η ανωτέρω υποχρέωση ισχύει και για τα οχήματα με κλιματισμό που διενεργούν εθνικές μεταφορές. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζεται η ημερομηνία ενάρξεως της υποχρέωσης αυτής για τα οχήματα με κλιματισμό που διενεργούν εθνικές μεταφορές.

Άρθρο 5

1. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που εκτελούν εθνικές εμπορευματικές μεταφορές στο ελληνικό έδαφος απαγορεύεται, εάν δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά των σημείων 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4 που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος.

2. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του Π.Δ. 1161/1977 και εκτελούν στο ελληνικό έδαφος εθνικές εμπορευματικές μεταφορές επιτρέπεται, έστω και αν αυτά δεν πληρούν τα χαρακτηριστικά των σημείων 1.3, 2, 3, 4.1 και 4.3 του παραρτήματος Ι του παρόντος διατάγματος.

3. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών τους, τα οποία υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις, όταν τα οχήματα αυτά ή συνδυασμοί τους μεταφέρουν ή προορίζο-

νται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία, επιτρέπεται μόνον βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται χωρίς διακρίσεις από τις αρμόδιες για τις οδούς υπηρεσίες και όπου θα αναγράφονται τα οδικά τμήματα διέλευσης, η ημερομηνία και ώρες πραγματοποίησης της διαδρομής ως και το ανώτατο όριο ταχύτητας.

4. Οι αρμόδιες Ελληνικές Αρχές μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, και τα οποία εκτελούν ορισμένες εθνικές μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων οι διαστάσεις αφίστανται εκείνων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι του παρόντος, σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.

Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών εάν πληρούται μία εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα ακόλουθα στοιχεία α) και β):

α) οι μεταφορές πραγματοποιούνται στο Ελληνικό έδαφος, από εξειδικευμένα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως οι μεταφορές που συνδέονται με την εκμετάλλευση των δασών και τη δασική βιομηχανία

β) οι αρμόδιες Ελληνικές Αρχές οι οποίες επιτρέπουν να πραγματοποιούνται μεταφορές στο Ελληνικό έδαφος από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις αφίστανται εκείνων που προβλέπει το παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος, επιτρέπουν επίσης τη χρήση οχημάτων με κινητήρα, ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων συμφώνως προς τις διαστάσεις του παραρτήματος Ι, συνδυασμένων κατά τρόπον ώστε να μπορούν να επιτύχουν τουλάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στην Ελλάδα (Π.Δ. 1161/1977/Α' 380) ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων συνθηκών ανταγωνισμού (προσέγγιση κατά ενότητες).

Για κάθε μεταφορά που διενεργείται σύμφωνα με μια εκ των προηγουμένων προϋποθέσεων α) και β) εκδίδεται από την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών απόφαση που επιτρέπει τη διενέργεια της συγκεκριμένης μεταφοράς και στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία του οχήματος και της μεταφοράς.

Οι αρμόδιες Ελληνικές Αρχές, οι οποίες πρέπει να προσαρμόσουν την οδική υποδομή της Ελλάδας προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη στο στοιχείο β) προϋπόθεση, δύνανται να απαγορεύουν, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003 το αργότερο, την κυκλοφορία στο Ελληνικό έδαφος, για εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που υπερβαίνουν τα ισχύοντα εθνικά πρότυπα όσον αφορά τις διαστάσεις, υπό την επιφύλαξη ότι η εθνική νομοθεσία συνεχίζει να εφαρμόζεται σε όλους τους κοινοτικούς μεταφορείς χωρίς διακρίσεις.

Οι λεπτομέρειες εφαρμογής του προηγουμένου εδαφίου της παρούσας παραγράφου καθορίζονται με Κοινή Απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η απόφαση κοινοποιείται στην Επιτροπή για ενημέρωσή της.

5. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με μία ή πλείονες απαιτήσεις του παρόντος διατάγματος, να πραγματοποιούν ορισμένες τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο. Οι ίδιες Υπηρεσίες πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή.

6. Οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από τη θέση σε εφαρμογή του παρόντος διατάγματος να κυκλοφορούν, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006, στο Ελληνικό έδαφος με διαστάσεις που υπερβαίνουν εκείνες που αναφέρονται στο παράρτημα Ι του παρόντος διατάγματος, σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4, λόγω της ύπαρξης διαφορετικών εθνικών διατάξεων ή μεθόδων μετρήσεως.

Άρθρο 6

Με επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 6 του άρθρου 5:

α) για τους σκοπούς του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος, τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν πληρούν τις διατάξεις των σημείων 1.6 και 4.4 του παραρτήματος Ι του παρόντος διατάγματος, θεωρείται ότι ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 μέτρων.

β) για τους σκοπούς του άρθρου 4 του παρόντος διατάγματος, οι οδικοί συρμοί των οποίων το όχημα με κινητήρα ετέθη σε κυκλοφορία πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1991 και οι οποίοι δεν πληρούν τις διατάξεις των σημείων 1.7 και 1.8 του παραρτήματος Ι του παρόντος διατάγματος, θεωρείται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ότι ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 18,00 μέτρων.

Άρθρο 7

Για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 είναι σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος, είναι εφοδιασμένα με ένα από τα αποδεικτικά που αναφέρονται πιο κάτω στα στοιχεία α), β) και γ):

α) το συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων:

— «πινακίδα του κατασκευαστή», η οποία καρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το Π.Δ. 531/1983, όπως τροποποιήθηκε,

— πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος διατάγματος, η οποία καρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το Π.Δ. 531/1983, όπως τροποποιήθηκε.

β) μία και μόνη πινακίδα που καρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με το Π.Δ. 531/1983, όπως τροποποιήθηκε και που περιέχει τις πληροφορίες των δύο πινακίδων που αναφέρονται στο στοιχείο α).

γ) ένα και μόνο έγγραφο που χορηγείται από τις αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων. Στο έγγραφο αυτό πρέπει να αναγράφονται τα ίδια στοιχεία και πληροφορίες που περιέχονται στις πινακίδες για τις οποίες γίνεται λόγος στο στοιχείο α). Το έγγραφο φυλάσσεται σε μέρος ευχερώς προσιτό για τους ελέγχους και επαρκώς προστατευμένο.

2. Όταν τα χαρακτηριστικά του οχήματος δεν ανταποκρίνονται πλέον σε εκείνα που αναγράφονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης, οι αρμόδιες Υπηρεσίες Μεταφορών και Επικοινωνιών των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλιστεί η τροποποίηση του αποδεικτικού συμμόρφωσης.

Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών καθορίζονται τα απαραίτητα μέτρα και οι διαδικασίες για την εφαρμογή της ανωτέρω διάταξης.

3. Οι πινακίδες και τα έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, αναγνωρίζονται από τις αρμόδιες Ελληνικές Αρχές ως αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων που προβλέπονται στο παρόν διάταγμα.

4. Τα εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης οχήματα μπορούν να υποβάλλονται:

– σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη,

– μόνον σε ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με το παρόν διάταγμα.

5. Η κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το βάρος θα αναγράφει, τις κοινοτικές τιμές που ισχύουν για το βάρος του εν λόγω οχήματος. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο παράρτημα I του παρόντος διατάγματος, σημείο 2.2.2. στοιχείο γ), αναγράφεται εντός παρενθέσεων η ένδειξη «44 t» κάτω από το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνδυασμού οχημάτων.

Άρθρο 8

Όπου οι ισχύουσες διατάξεις περί οδικής κυκλοφορίας περιορίζουν το βάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, στο ελληνικό έδαφος, κατισχύουν των διατάξεων του παρόντος διατάγματος, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Άρθρο 9

1. Από της ισχύος του παρόντος διατάγματος καταργούνται οι εθνικές διατάξεις που εκδόθηκαν σε συμμόρφωση προς τις οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Α του παρόντος διατάγματος.

2. Προσαρτώνται και αποτελούν αναπόσπαστα μέρη του παρόντος διατάγματος Παραρτήματα I ως V, με το ακόλουθο περιεχόμενο:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1.	**Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)**	
1.1.	*Μέγιστο μήκος:*	
	— Όχημα με κινητήρα	12.00 m
	— Ρυμουλκούμενο	12.00 m
	— Αρθρωτό όχημα	16,50 m
	— Οδικός συρμός	18.75 m
	— Αρθρωτό λεωφορείο	18.00 m
1.2.	*Μέγιστο πλάτος:*	
	α) Όχημα οποιουδήποτε τύπου	2.55 m
	β) Υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό	2.60 m
1.3.	Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου)	4,00 m
1.4.	Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια	
1.5.	Κάθε όχημα με κινητήρα η συνδυασμός οχημάτων που κινείται πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12.50 m και από εσωτερική ακτίνα 5.30 m	
1.6.	Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπισθίου άκρου του ημιρυμουλκούμενου	12.00 m
1.7.	Μέγιστη απόσταση μετρουμένη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του ρυμουλκού και του εμπροσθίου άκρου του ρυμουλκούμενου	15.65 m
1.8.	Μέγιστη απόσταση μετρουμένη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού	16.40 m
2.	**Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόνους)**	
2.1.	*Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων*	
2.1.1.	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 t

2.1.2.	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 t
2.2.	*Συνδυασμοί οχημάτων*	
2.2.1.	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες	
	α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 t
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 t
2.2.2.	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
	α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 t
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 t
	γ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που φέρει, σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών	44 t
2.2.3.	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 t
2.2.4.	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται απο διαξονικό όχημα με κινητήρα και απο διαξονικό ημιρυμουλκουμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου:	
2.2.4.1.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη απο 1.3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1.8 m	36 t
2.2.4.2.	Είναι μεγαλύτερη από 1.8 m	36 t + 2 τόνοι ανοχής οταν τηρούνται το μεγιστο επιτρεπομενο βαρος του οχηματος με κινητηρα (18 τόνοι) και με μεγιστο επιτρεπόμενο βαρος του διδυμου άξονα του ημιρυμουλκούμενου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα η αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές, σε κοινοτικο επιπεδο, κατα τον ορισμο του παραρτήματος II
2.3.	*Οχήματα με κινητήρα*	
2.3.1.	Διαξονικά οχήματα με κινητήρα	18 t
2.3.2.	Τριαξονικά οχήματα με κινητήρα	— 25 t — 26 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδυναμες προς αυτες σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμο του παραρτήματος II, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμενος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βαρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9.5 τόνους
2.3.3.	Τετραξονικά οχήματα με κινητήρα με δύο κατευθυντήριους άξονες	32 t όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδυναμες προς αυτές σε κοινοτικο επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος II, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9.5 τόνους
2.4.	*Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία*	28 t

3.	**Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) (σε τόνους)**	
3.1.	*Απλοί άξονες* Απλός μη κινητήριος άξονας	10 t
3.2.	*Δίδυμοι άξονες ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων* Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες είναι:	
3.2.1.	Μικρότερη από 1.0 m (d < 1.0)	11 t
3.2.2.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1.0 m και μικρότερη από 1.3 m (1.0 ≤ d < 1.3)	16 t
3.2.3.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1.3 m και μικρότερη από 1.8 m (1.3 ≤ d < 1.8)	18 t
3.2.4.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1.8 m (1.8 ≤ d)	20 t
3.3.	Τρίδυμοι άξονες ρυμουλκουμένων και ημιρυμουλκουμένων Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:	
3.3.1.	Μικρότερη ή ίση με 1.3 m (d ≤ 1.3)	21 t
3.3.2.	Μεγαλύτερη από 1.3 m και μικρότερη ή ίση με 1.4 m (1.3 < d ≤ 1.4)	24 t
3.4.	*Κινητήριος άξονας*	
3.4.1.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	11.5 t
3.4.2.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4	11.5 t
3.5.	*Δίδυμοι άξονες οχημάτων με κινητήρα* Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων:	
3.5.1.	Είναι μικρότερη από 1.0 m (d < 1.0 m)	11.5 t
3.5.2.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1.0 m και μικρότερη από 1.3 m (1.0 m ≤ d < 1.3 m)	16 t
3.5.3.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1.3 m και μικρότερη από 1.8 m (1.3 m ≤ d < 1.8 m)	— 18 t — 19 t όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος II, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9.5 τόνους

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟ ΑΕΡΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ή ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ

Ένα σύστημα ανάρτησης ονομάζεται ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα, εφόσον τουλάχιστον το 75% της λειτουργίας του ως ελατηρίου πραγματοποιείται με σύστημα πεπιεσμένου αέρα.

2. ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ

Ένα σύστημα ανάρτησης αναγνωρίζεται ως ισοδύναμο προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα εφόσον πληροί τα ακόλουθα:

2.1. Σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα υφίσταται κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας, οι συχνότητες και αποσβέσεις, μετρούμενες όταν η ανάρτηση φέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να περιέχονται εντός των ορίων (φορτίου) που καθορίζονται στα σημεία 2.2 έως 2.5.

2.2. Κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Στους δίδυμους άξονες, οι εν λόγω υδραυλικοί αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των συζευγμένων αξόνων.

2.3. Ο μέσος συντελεστής απόσβεσης D πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20% της κρίσιμης απόσβεσης για ανάρτηση εφοδιασμένη με υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας.

2.4. Το μέγιστο επίπεδο απόσβεσης της ανάρτησης, όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών, πρέπει να μην υπερβαίνει το 50% του D.

2.5. Η μέγιστη συχνότητα της αναρτημένης μάζας του κινητηρίου ή συζευγμένου άξονα κατά μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 Hz.

2.6. Η συχνότητα και απόσβεση της ανάρτησης δίνεται στο σημείο 3 και οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης αναφέρονται στο σημείο 4.

3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ

Ο παρών ορισμός αφορά μάζα M (kg) αναρτημένη σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα. Ο άξονας αυτός παρουσιάζει συνολική δυσκαμψία κατά την κατακόρυφη διεύθυνση μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας, έστω K newton/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C newton/μέτρο και δευτερόλεπτο (N/ms). Έστω Z η κατακόρυφη μετακίνηση της αναρτημένης μάζας. Η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι:

$$M \frac{d^2 Z}{dt^2} + C \frac{d Z}{dt} + kZ = 0$$

Η συχνότητα της ταλάντωσης της αναρτημένης μάζας F (rad/sec) είναι:

$$F = \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν $C = C_o$,

όπου:

$$C_o = 2\sqrt{KM}$$

Ο συντελεστής απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/C_o.

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της αναρτημένης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτή

4. Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)

4.1. *Οχήματα οποιουδήποτε τύπου*

Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές

4.2. *Οδικοί συρμοί*

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκουμένου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m

4.3. *Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο*

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραξονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος

4.4. *Ημιρυμουλκούμενα*

Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του έμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκουμένου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m

---

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α)

I. Η πινακίδα σχετικά με τις διαστάσεις στερεώνεται, στο μέτρο του δυνατού, δίπλα στην πινακίδα που προβλέπει η οδηγία 76/114/ΕΟΚ και περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενδείξεις:

1. Όνομα του κατασκευαστή(¹).
2. Αριθμό αναγνώρισης του οχήματος(¹).
3. Μήκος του οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου η του ημιρυμουλκούμενου (L)
4. Πλάτος του οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (W).
5. Στοιχεία για τη μέτρηση του μήκους των συνδυασμών οχημάτων:
   - απόσταση (a) μεταξύ του εμπρόσθιου μέρους του οχήματος με κινητήρα και του κέντρου του συστήματος ζεύξης (άγκιστρο ή πέταλο ζεύξης)· στην περίπτωση πετάλου πολλαπλών σημείων ζεύξης, πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και οι μέγιστες τιμές (a_{min} και a_{max}).
   - απόσταση (b) μεταξύ του κέντρου του συστήματος ζεύξης του ρυμουλκούμενου (δακτύλιος) η του ημιρυμουλκούμενου (πείρος ζεύξης) και του οπίσθιου μέρους του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου· στην περίπτωση συστήματος με πολλαπλά σημεία ζεύξης, πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και μέγιστες τιμές (b_{min} και b_{max}).

Το μήκος των συνδυασμών οχημάτων μετράται όταν το όχημα με κινητήρα, το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο διατάσσονται σε ευθεία γραμμή.

II. Οι τιμές που αναφέρονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης πρέπει να επαναλαμβάνουν ακριβώς τα εξαγόμενα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν απευθείας στο όχημα.

(¹) Οι ενδείξεις αυτές δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνονται όταν το όχημα είναι εφοδιασμένο με μία μόνη πινακίδα που περιλαμβάνει και τα στοιχεία που αφορούν και το βάρος και τα στοιχεία που αφορούν τις διαστάσεις.

κατεύθυνση. Εάν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2 ο συντελεστής απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση:

$$D = \frac{C}{C_o} = \frac{1}{2\pi} \cdot \ln \frac{A_1}{A_2}$$

όπου «ln» είναι ο φυσικός λογάριθμος του συντελεστή πλάτους.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

Προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο συντελεστής απόσβεσης D, ο συντελεστής απόσβεσης όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο πρέπει:

α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα (5 km/h + 1 km/h) υπεράνω βαθμίδας 80 mm, της οποίας η κατατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα

ή

β) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαισιό του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριο άξονα φτασει σε τιμή 50% μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει

ή

γ) με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαισιό του, να ωθηθεί προς τα άνω μεχρις ότου η ανηρτημένη μάζα να ανυψωθεί κατα 80 mm άνωθεν του κινητηριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω αφήνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει

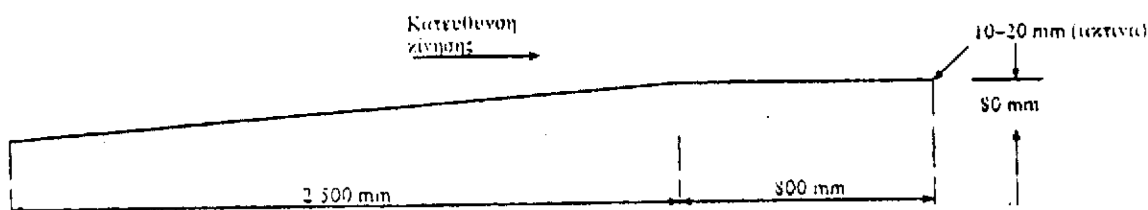
ή

δ) να υποστεί άλλου είδους δοκιμές, των οποιων την ισοδυναμια ο κατασκευαστης έχει αποδείξει ικανοποιητικά στην τεχνική υπηρεσία.

Στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ κινητήριου άξονα και πλαισίου, αμεσως υπεράνω του κινητηριου άξονα, να έχει τοποθετηθεί αισθητηρας κατακορυφων μετατοπισεων. Η αναγνωση του ίχνους επιτρέπει, αφενός, να μετρηθεί το χρονικο διαστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βυθισης και, αφετερου, να ληφθεί έτσι η συχνότητα F και ο συντελεστης πλατους ώστε να προκύψει η απόσβεση. Για τους συζευγμένους κινητήριους άξονες, πρεπει να τοποθετηθούν αισθητήρες μετατοπισεων μεταξύ καθε κινητήριου άξονα και του πλαισιου, αμεσως επάνω από τον άξονα.

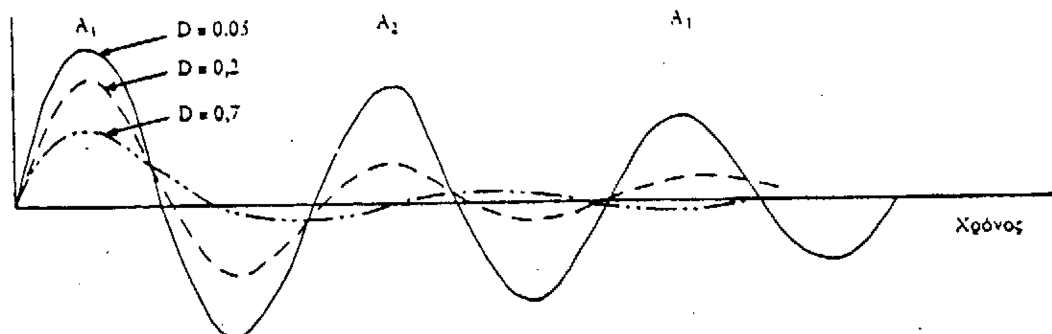
Σχήμα 1

Βαθμίδα του εδάφους για δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2

Αποσβεννυμένη μη συντηρούμενη απόκριση



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΜΕΡΟΣ Α
ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ
(που αναφέρονται στο άρθρο 9)

Οδηγία 85/3/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 1984 σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων και τις διαδοχικές τροποποιήσεις της:	ΠΔ 367/1989 (Α΄ 162)
- Οδηγία 86/360/ΕΟΚ	»
- Οδηγία 88/218/ΕΟΚ	»
- Οδηγία 89/338/ΕΟΚ	ΠΔ 237/1991 (Α΄ 90)
- Οδηγία 89/460/ΕΟΚ	»
- Οδηγία 89/461/ΕΟΚ	»
- Οδηγία 91/60/ΕΟΚ	»
-Οδηγία92/7/ΕΟΚ	ΠΔ 22/1993 (Α΄ 7)
Οδηγία 86/364//ΕΟΚ του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1986 σχετικά με το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων προς τις διατάξεις της Οδηγίας 85/3/ΕΟΚ σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων	Απόφαση 30228/2119/1989 του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σε συνδυασμό με το ΠΔ 367/1989 (Α΄ 162)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

Παρούσα οδηγία	85/3/ΕΟΚ	86/360/ΕΟΚ	86/364/ΕΟΚ	88/218/ΕΟΚ	89/338/ΕΟΚ	89/460/ΕΟΚ	89/461/ΕΟΚ	91/60/ΕΟΚ	92/7/ΕΟΚ
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1								
Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)	—								
Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)								
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2								
Άρθρο 2 υποπαράγραφοι 1-4 και 6-10					Άρθρο 1 παράγραφος 2				
Άρθρο 2 υποπαράγραφοι 5 και 11-12	—								
Άρθρο 2 τελευταίο εδάφιο	—								
Άρθρο 3 παράγραφος 1	—								
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) και β)								
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2								
Άρθρο 3 παράγραφος 3	—								
Άρθρο 4	—								
Άρθρο 5α							Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Άρθρο 5β								Άρθρο 1 παράγραφος 1	
Άρθρο 6 παράγραφοι 1-4			Άρθρο 1 παράγραφοι 1-4						

Παρούσα οδηγία	85/3/ΕΟΚ	86/360/ΕΟΚ	86/364/ΕΟΚ	88/218/ΕΟΚ	89/338/ΕΟΚ	89/460/ΕΟΚ	89/461/ΕΟΚ	91/60/ΕΟΚ	92/7/ΕΟΚ
Άρθρο 6 παράγραφος 5, 6			Άρθρο 2 παράγραφος 1, 2						
Άρθρο 7	Άρθρο 6								
Άρθρο 8						Άρθρο 1			
Άρθρο 9-12	—								
Άρθρο 13	Άρθρο 9								
Παράρτημα I	Παράρτημα I								
Σημείο 1	Σημείο 1								
Σημείο 1.4 υποπαράγραφοι 1,2,3,5								Άρθρο 1 παράγραφος 2	
Σημείο 1.1 υποπαράγραφος 4	—								
Σημείο 1.2 στοιχείο α)	—								
Σημείο 1.2 στοιχείο β)	—			Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο β)					
Σημείο 1.3 έως 1.5	Σημείο 1.3 έως 1.5								
Σημείο 1.6							Άρθρο 1 παράγραφος 3		
Σημείο 1.7								Άρθρο 1 παράγραφος 3	
Σημείο 1.8	—								
Σημείο 2-2.2.1 στοιχείο β)	Σημείο 2-2.2.1 στοιχείο β)								
Σημείο 2.2.2 στοιχείο α) και γ)	Σημείο 2.2.2 στοιχείο α) και γ)								
Σημείο 2.2.3 έως 2.2.4.1					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο β)				
Σημείο 2.2.4.2									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Παρούσα οδηγία	85/3/ΕΟΚ	86/360/ΕΟΚ	86/364/ΕΟΚ	88/218/ΕΟΚ	89/338/ΕΟΚ	89/460/ΕΟΚ	89/461/ΕΟΚ	91/60/ΕΟΚ	92/7/ΕΟΚ
Σημείο 2.3 έως 2.3.1					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 2.3.2 και 2.3.3									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)
Σημείο 2.4					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 3 έως 3.3.2	Σημείο 3 έως 3.3.2								
Σημείο 3.4 και 3.4.1		Άρθρο 1 παράγραφος 3							
Σημείο 3.4.2 έως 3.5.2					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ)				
Σημείο 3.5.3									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
Σημεία 4 και 4.2	Σημεία 4 και 4.2								
Σημείο 4.3					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο ε)				
Σημείο 4.4							Άρθρο 1 παράγραφος 4		
Παράρτημα II									Παράρτημα III
Παράρτημα III			Παράρτημα						

Άρθρο 10

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήναι, 26 Μαρτίου 1998

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΓΙΑΝΝΟΣ ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ

ΚΩΣΤΑΣ ΛΑΛΙΩΤΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΛΟΥΚΑΚΗΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ